

573
#3
3-7-02
PATENT

IN THE UNITED STATES PATENT AND TRADEMARK OFFICE

Application of

Michael Hock

Application No. 10/024,746

Filed: December 19, 2001

Group Art Unit: 3634

LIGHTWEIGHT DOOR FOR
MOTOR VEHICLES



CERTIFICATE OF MAILING

I hereby certify that this correspondence is being deposited with the United States Postal Service with sufficient postage as first class mail in an envelope addressed to: Commissioner for Patents, Washington, D.C. 20231 on the 11th day of February, 2002.

Dorothy A. Hauser

February 11, 2002

Date

SUBMISSION OF PRIORITY DOCUMENT

Commissioner of Patents
Washington, D.C. 20231

Sir:

RECEIVED

MAR 06 2002

GROUP 3600

Attached is a certified copy of German Patent Application 100 63 417.6, filed December 19, 2000 recited in the Declaration of this application.

The claim for priority under 35 U.S.C. § 119 made in the Declaration is reiterated.

Acknowledgement of the receipt of this certified copy and of Applicant's claim for priority is respectfully requested.

Respectfully submitted,

ANDRUS, SCALES, STARKE & SAWALL, LLP

Michael E. Taken

Reg. No. 28,120

Andrus, Scales, Starke & Sawall, LLP
100 East Wisconsin Avenue
Milwaukee, WI 53202
(414) 271-7590
Attorney Docket No: 4680-00001

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND



Prioritätsbescheinigung über die Einreichung einer Patentanmeldung

Aktenzeichen: 100 63 417.6

Anmeldetag: 19. Dezember 2000

Anmelder/Inhaber: Wagon Automotive GmbH, Waldaschaff/DE

Bezeichnung: Leichtbautür für Kraftfahrzeuge

IPC: B 60 J, B 60 R

RECEIVED

MAR 06 2002

GROUP 3600

Die angehefteten Stücke sind eine richtige und genaue Wiedergabe der
ursprünglichen Unterlagen dieser Patentanmeldung.

München, den 7. November 2001
Deutsches Patent- und Markenamt
Der Präsident
Im Auftrag

Waasmaier

Gesthuysen, von Rohr & Eggert

00.968.2.co

Essen, den 19. Dezember 2000

P a t e n t a n m e l d u n g

der Firma

Wagon Automotive GmbH
Fabrikstraße 6

63857 Waldaschaff

mit der Bezeichnung

"Leichtbautür für Kraftfahrzeuge"

Leichtbautür für Kraftfahrzeuge

Die Erfindung betrifft den Aufbau einer Leichtbautür für Kraftfahrzeuge, d. h. einer Rohbautür, die nach dem Lackierungsprozeß später mit weiteren Einbauten wie Fensterheber, Türinnenverkleidung etc. komplettiert wird.

Die Gestaltung von Türen für Kraftfahrzeuge wird von verschiedenen Anforderungen bestimmt. Das sind z. B. statische Steifigkeitsanforderungen, dynamische Steifigkeitsanforderungen sowie Anforderungen an Bauraum und Anordnung von Einbauteilen. Statische Steifigkeitsanforderungen sind beispielsweise die Anforderungen an den Fensterrahmen bezüglich Biegung und Torsion und die Anforderungen an die Tür insgesamt bezüglich Absenkung und Überdrückung. Dynamische Steifigkeitsanforderungen resultieren aus den Sicherheitsanforderungen bei Frontal- und Seitencrash und weiteren Anforderungen an den Insassenschutz. Die Raumanforderungen betreffen den praktikablen Einbau und Betrieb von Anbau- und Funktionsteilen in oder an der Tür, die Einhaltung von Freiräumen für Montagearbeiten, die Einhaltung von Mindestabständen zu beweglichen Teilen, die Abstandshaltung paralleler Flächen, insbesondere für Dichtungszwecke, die Aufteilung des Innenraums der Tür in Trockenraum und Feuchtraum etc..

Die zuvor aufgelisteten Anforderungen an Türen für Kraftfahrzeuge sind prinzipiell unabhängig davon, auf welche konstruktive Weise die Tür des Kraftfahrzeugs gestaltet wird.

Bislang ist Stahlblech das verbreitetste Rohmaterial für Kraftfahrzeugtüren. Bekannt ist die konventionelle Technik einer Vollstanztür in Schalentechnik. Diese besteht aus zwei Stanzschalen, die miteinander und mit einem Glaskanalrahmen verbunden sind, wobei an der Innenschale später Einbaukomponenten angebaut werden.

Ein weiteres konventionelles Türkonzept wird durch die Rahmentür repräsentiert. Die Rahmentür besteht aus einem rollprofilierten und streckgebogenen Fensterrahmen aus Stahl, der mit einem Türkasten verschweißt oder ver-

schraubt ist. Der Türkasten selbst ist wiederum aus zwei Stanzschalen zusammengesetzt, die miteinander verbunden sind.

Hinsichtlich der Variantenbildung wesentlich zweckmäßiger ist eine Rahmen-
tür mit einem im Türkasten verschweißten Fensterrahmen. Eine solche Stahl-
tür für Kraftfahrzeuge ist beispielsweise aus der EP 0 476 351 A1 bekannt.
Bei dieser Konstruktionsweise können für unterschiedliche Fahrzeugtypen
viele gleiche Bauteile eingesetzt werden.

Es hat sich gezeigt, daß die zuvor erläuterte Baukastensystemtür auch aus
Leichtmetall/Leichtmetalllegierungen, insbesondere Aluminiumlegierungen
hergestellt werden kann. Ein entsprechendes Beispiel, das den nächstkom-
menden Stand der Technik darstellt, ergibt sich aus der DE 196 16 788 A1.
Die hier offenbarte Leichtbautür für Kraftfahrzeuge weist eine Türaußenbe-
plankung und einen Tragrahmen auf, wobei der Tragrahmen einen einen U-
Schenkel bildenden Scharnierträger, einen den anderen U-Schenkel bilden-
den Schloßträger und einen den U-Steg bildenden Türboden aufweist. Der
Scharnierträger und der Schloßträger sind als Gußteile aus einer Leichtme-
talllegierung, insbesondere einer Aluminiumlegierung hergestellt, während der
diese verbindende Türboden als Strangpreßprofil, Stanzprofil oder Rollprofil
aus einer Leichtmetalllegierung, insbesondere einer Aluminiumlegierung, her-
gestellt ist. Die Teile sind miteinander mittels Nietverbindungen und durch
Kleben verbunden. An der offenen Seite des U geschlossen wird der Trag-
rahmen durch äußere und innere Fensterschachtprofile, die gleichfalls als
Aluminium-Strangpreßprofile ausgeführt sein können. Fensterführungsprofile
und Scharnierverstärkungen komplettieren die Rahmenkonstruktion dieser
Leichtbautür. Die Gestaltung des Scharnierträgers und des Schloßträgers als
Leichtmetall-Gußteil erlaubt die Realisierung komplexer Formen, ist aber ko-
stenaufwendig.

Der Lehre der Erfindung liegt nun das Problem zugrunde, die zuvor erläuterte
Leichtbautür für Kraftfahrzeuge, die überwiegend Teile aus Leichtmetall/
Leichtmetalllegierungen verwendet, unter Berücksichtigung der besonderen
Eigenheiten von Leichtmetall, insbesondere von Aluminium, konstruktiv zu
optimieren.

Zu berücksichtigen sind die ganz unterschiedlichen Werkstoffeigenschaften von Stahl und Leichtmetall, insbesondere Aluminium. Im Fahrzeugbau verwendeter Stahl hat normalerweise eine höhere Streckgrenze als entsprechendes Aluminium-Walzblech. Aluminium ist in sehr komplexen und diversifizierten Strangpreßprofilen hoher maßlicher Qualität mit vergleichbar geringem wirtschaftlichen Aufwand erhältlich. Stahlprofile mit höherer Komplexität sind hingegen nur schwierig herzustellen und dementsprechend teuer und nur schwer zu variieren. Aufgrund der physikalischen Eigenschaften ist die Umformbarkeit durch Tiefziehen, Prägen der Biegen bei Aluminium-Walzblech schlechter als bei Stahlblech. Daraus resultieren bei Aluminiumblech größere Radien und geringere Freihaltsgrade bei konstruktiver Gestaltung der Bauteile. Entsprechendes gilt für andere Leichtmetalle und Leichtmetalllegierungen, insbesondere auch für Magnesium.

Die zuvor erläuterten Randbedingungen lassen es nicht zu, die konstruktiven Konzepte von Stahltüren für Kraftfahrzeuge direkt auf Leichtmetalltüren zu übertragen. Man muß andere Wege finden.

Die erfindungsgemäße Leichtbautür für Kraftfahrzeuge löst die zuvor beschriebene Problemstellung mit den Merkmalen des Anspruchs 1. Wesentlich ist, daß hier eine insgesamt auf die Besonderheiten von Leichtmetall, insbesondere von Aluminium abgestellte Konstruktion realisiert worden ist. Die verwirklichte Konstruktion bedient sich einer Art verdeckter Stabwerksbauweise. Geschlossene Kammerprofile werden für Lastpfade von einwirkenden Kräften und Momenten verwendet. Die einzelnen Stäbe der Stabwerkskonstruktion werden in Tragwerksknoten zusammengeführt und dort verschweißt. Dadurch ergibt sich eine verwindungssteife Rahmenkonstruktion. Stärker belastete Bereiche, die mit der Stabwerksbauweise nicht optimal unterstützt werden können, insbesondere flächige Bereiche bei Scharnieren und Schloß werden spezifisch verstärkt. Die großflächigen Bereiche der Leichtbautür, die durch Kräfte und Momente nur gering belastet sind, können hingegen dünnwandig als Preßteile oder Tiefziehteile aus Leichtmetallblech, insbesondere Aluminiumblech, hergestellt werden. Dadurch verringert sich das Gewicht der Leichtbautür insgesamt stark, ohne die Steifigkeit negativ zu beeinträchtigen.

Weiter bevorzugte Ausgestaltungen und Weiterbildungen der grundlegenden Lehre der Erfindung sind Gegenstand der Unteransprüche.

Im folgenden wird die Erfindung anhand einer lediglich Ausführungsbeispiele darstellenden Zeichnung näher erläutert. In der Zeichnung zeigt

Fig. 1 eine Sprengdarstellung einer erfindungsgemäßen Leichtbautür – vordere Seitentür –,

Fig. 2 eine Ansicht des Tragrahmens mit Fensterrahmen der Fahrzeugtür aus Fig. 1, hier eingezeichnet die Schnitte der folgenden Figuren,

Fig. 3 einen Schnitt III-III in Fig. 2,

Fig. 4 einen Schnitt IV-IV in Fig. 2,

Fig. 5 einen Schnitt V-V in Fig. 2,

Fig. 6 einen Schnitt VI-VI in Fig. 2,

Fig. 7 einen Schnitt VII-VII in Fig. 2,

Fig. 8 einen Schnitt VIII-VIII in Fig. 2.

Die Figuren der Zeichnung sollen bei der nachfolgenden Erläuterung der Erfindung im Zusammenhang betrachtet werden. Fig. 1 der Zeichnung erläutert das Prinzip der Erfindung anhand einer vorderen Seitentür. In entsprechender Weise kann es auf eine hintere Seitentür übertragen werden, ggf. auch auf eine Hecktür oder Heckklappe.

Dargestellt ist eine Leichtbautür für Kraftfahrzeuge mit einem im wesentlichen U-förmigen Tragrahmen 1, wobei dieser Tragrahmen 1 aufweist einen einen U-Schenkel bildenden Scharnierträger 2, einen den anderen U-Schenkel bildenden Schloßträger 3 und einen den U-Steg bildenden Türboden 4. Ferner ist vorgesehen je ein den U-förmigen Tragrahmen 1 ergänzendes inneres

und äußeres Fensterschachtprofil 5, 6 aus Leichtmetall/Leichtmetalllegierungen, insbesondere aus Aluminium/Aluminiumlegierungen.

5 Die Fensterschachtprofile 5, 6 sind bei in einer Kraftfahrzeugkarosserie eingebauter Leichtbautür im wesentlichen in Fahrzeuglängsrichtung ausgerichtet. Sie sind endseitig mit dem Scharnierträger 2 und dem Schloßträger 3 des Tragrahmens 1 dauerhaft verbunden, insbesondere verschweißt. Für die Verschweißung von Leichtmetall, insbesondere Aluminium empfiehlt sich insbesondere das MIG-Schutzgasschweißen oder Laserschweißen mit entsprechenden Applikationen.

15 Weiter ist vorgesehen ein im Tragrahmen 1 angeordnetes Seitenaufprallschutzelement 7. Dieses ist nach bevorzugter Lehre, im Ausführungsbeispiel auch so dargestellt, im Tragrahmen 1 diagonal verlaufend angeordnet. Das Seitenaufprallschutzelement 7 ist dabei als Strangpreßprofil aus Leichtmetall/Leichtmetalllegierungen, insbesondere aus Aluminium/Aluminiumlegierungen ausgeführt und endseitig mit dem Tragrahmen 1 dauerhaft verbunden, insbesondere verschweißt.

20 Zu der Leichtbautür gemäß der Erfindung gehört ferner ein einstückig hergestellter Profil-Fensterrahmen 8 aus Leichtmetall/Leichtmetalllegierungen, insbesondere aus Aluminium/Aluminiumlegierungen. Dieser ist endseitig jedenfalls mit dem inneren Fensterschachtprofil 5 dauerhaft verbunden, insbesondere verschweißt. Ferner gehört zu der Leichtbautür eine einteilige Türaußenbeplankung 9, die mit dem Tragrahmen 1 und dem äußeren Fensterschachtprofil 6 dauerhaft verbunden ist, hier insbesondere durch Umbördeln. Der Fensterrahmen 8 ist vorzugsweise ein stranggepreßtes und streckgebo-
25 genes Profil. Seine besondere Ausgestaltung ist Gegenstand einer parallelen Patentanmeldung (DE), deren Inhalt durch Bezugnahme auch
30 Gegenstand der vorliegenden Offenbarung ist.

Fig. 1 der Zeichnung zeigt die Leichtbautür mit dem Tragrahmen 1 einteilig aus einem Blech mit minimaler Blechdicke aus Leichtmetall/ Leichtmetalllegierungen, insbesondere aus Aluminium/Aluminiumlegierungen, insbesondere
35 aus einem Aluminium-Walzblech. Dabei ist der Tragrahmen 1 als Preßteil oder

Tiefziehteil ausgeführt. Die Blechdicke beträgt bei Aluminium bzw. einer Aluminiumlegierung dabei etwa 1,2 bis 1,8 mm, insbesondere ca. 1,6 mm.

5 Das dargestellte und bevorzugte Ausführungsbeispiel mit dem Tragrahmen 1 einteilig als Preßteil oder Tiefziehteil aus Aluminium-Walzblech zeichnet sich weiter dadurch aus, daß auch noch ein Teil des Türinnenblechs 1' flächig mit ausgebildet ist. Das führt im dargestellten und bevorzugten Ausführungsbeispiel dazu, daß der Tragrahmen 1 weiter einen die grundlegende U-Form schließenden, dem Türboden 4 gegenüberliegenden Querriegel 1" flächig
10 ausbildet. Mit anderen Worten ist also der Tragrahmen 1 am freien Ende der U-Schenkel durch den Querriegel 1" zu einem O geschlossen, was die Gesamt-Verwindungssteifigkeit deutlich erhöht und optimiert.

15 Wenn im Verlaufe der Beschreibung davon die Rede ist, daß Elemente mit dem Scharnierträger 2 und dem Schloßträger 3 des Tragrahmens 1 verbunden sind, so wird dies bei der Realisierung des Querriegels 1" dadurch ergänzt, daß diese Teile auch mit dem Querriegel 1' unmittelbar, ggf. auch zusätzlich verbunden sein können oder sind. Insbesondere gilt dies für das innere Fensterschachtprofil 5, das unmittelbar am Querriegel 1 angebracht sein kann.

20 Die zuvor gegebene Erläuterung in Verbindung mit der Darstellung in Fig. 1 macht die Komplettkonstruktion der Leichtbautür aus Leichtmetall, insbesondere Aluminium oder einer Aluminiumlegierung, in Form einer Stabwerksbauweise deutlich.

25 Bereits oben ist erläutert worden, daß sich bei der erfindungsgemäßen Konstruktion die Lastpfade von einwirkenden Kräften und Momenten möglichst in den Stäben des Stabwerks wiederfinden. Zur Einleitung der Kräfte in die Rahmenkonstruktion ist bei der erfindungsgemäßen Konstruktion zweckmäßigerweise verwirklicht, daß die Verbindungsbereiche der verschiedenen Bauelemente, nämlich Tragrahmen 1, inneres Fensterschachtprofil 5, Seiten-
30 aufprallschutzelement 7, Fensterrahmen 8, zur Ausbildung von Tragwerksknoten räumlich zusammenfallen. Nachfolgend wird das an einzelnen Beispielen noch näher beschrieben. Eine Fensterführung 10 zeigen Fig. 1 und 2.

Weiter ist vorgesehen, daß am Tragrahmen 1 in stärker belasteten Bereichen, insbesondere im Bereich von Tragwerksknoten, Verstärkungs- und Anschlußbleche 11 angeordnet und mit dem Tragrahmen 1 durch Stanznieten, Kleben und/oder, insbesondere, Schweißen verbunden sind. Man bekommt
5 so bei insgesamt geringstmöglicher Blechdicke des Leichtmetallblechs in den großflächigen Abschnitten der Leichtbautür die notwendige Verstärkung in den hoch belasteten Bereichen. Dabei ist vorgesehen, daß auch die Verstärkungs- und Anschlußbleche 11 als Preßteile oder Tiefziehteile aus Leichtmetall/Leichtmetalllegierungen, insbesondere aus Aluminium/ Aluminiumlegierungen
10 ausgeführt sind.

Das dargestellte Ausführungsbeispiel zeigt als Verstärkungs- und Anschlußbleche 11 aus Aluminiumlegierungen zunächst eine Scharnierverstärkung 11a, alsdann eine Schloßverstärkung 11b, ein Spiegeldreieck 11c, ein Rahmenverstärkungsteil 11d sämtlich ausgeführt als Preßteil oder Tiefziehteil aus
15 Leichtmetall, insbesondere Aluminium bzw. einer Aluminiumlegierung.

Fig. 1 und 2 zeigen angedeutet, Fig. 3, 4 und 5 zeigen genauer, daß das dortige Verstärkungs- und Anschlußblech 11 – Scharnierverstärkung 11a –
20 teilweise mit dem Tragrahmen 1, nämlich hier dem Scharnierträger 2, Hohlkammern 12 bildet. Die Scharnierverstärkung 11a liegt in Fig. 5 zwischen den Scharnieren am Scharnierträger 2 i. W. flächenbündig auf. In Fig. 3 und Fig. 4 bilden diese beiden Bauteile jeweils eine Hohlkammer 12. Diese beiden Bauteile sind randseitig miteinander durch Stanznietung, Schweißung und/oder
25 Klebung verbunden. Durch die Ausbildung der Hohlkammer 12 wird eine strukturegebende Verstärkung erzielt, weil insoweit ein Kastenprofil jedenfalls bereichsweise realisiert wird.

Für den Kraftfluß beim Frontalcrash kommt der Krafteinleitung und Fortleitung mittels des inneren Fensterschachtprofils 5 besondere Bedeutung zu.
30 Der Querschnitt des inneren Fensterschachtprofils 5 sollte darauf ausgerichtet sein, möglichst ein Ausknicken quer zur Längsachse zu vermeiden. Dazu ist vorgesehen, daß das innere Fensterschachtprofil 5 als Kasten-Strangpreßprofil, vorzugsweise als Mehrkammerprofil mit mindestens zwei durch Stege
35 getrennten Kammern ausgeführt ist. Dabei ist vorgesehen, daß das innere Fensterschachtprofil 5 exakt gerade ausgebildet und angeordnet ist. Diese

Ausbildung unterstützt die Krafteinleitung dergestalt, daß in Längsrichtung wirkende Kräfte ohne Versatz an der Fahrgastzelle entlang geleitet werden. Das innere Fensterschachtprofil 5 leitet so bis zu 80 % der in Längsrichtung wirkenden Kräfte bei einem Frontalcrash weiter. Das Seitenaufprallschutzelement 7 übernimmt etwa bis zu 20 % der in Längsrichtung wirkenden Kräfte je nach Anstellung und Anbindung. Die dazu erforderliche Lösung der Anbindung der Enden des Seitenaufprallschutzelementes 7 wird später noch genauer erläutert.

Das innere Fensterschachtprofil 5 hat im dargestellten Ausführungsbeispiel jedoch noch eine weitere Funktion. Wie Fig. 8 als Schnitt in diesem Bereich zeigt ist es mit einem in Längsrichtung verlaufenden zusätzlichen Flansch versehen, der hier die innere Fensterschachtdichtung trägt. Eine derartige Ausgestaltung des Fensterschachtprofils 5 ist bereits vorgeschlagen worden (DE 199 29 872 A1). Die dort offenbarten Besonderheiten der Ausbildung eines Flansches am Fensterschachtprofil sind unabhängig von der Herstellungstechnik und vom Werkstoff zu realisieren und können auch im vorliegenden Ausführungsbeispiel angewandt werden. Gerade die Ausbildung als Kasten-Strangpreßprofil aus Aluminium bietet flexible Möglichkeiten zur Ausbildung derartiger Flansche.

Man erkennt in Fig. 8 im übrigen die Anbindung des Fensterschachtprofils 5 an den Querriegel 1" des Tragrahmens 1. Dieser Querriegel 1" bildet gleichzeitig die Anbringungsmöglichkeiten für ein später einzusetzendes Tür-Innenmodul 13, das in Fig. 8 lediglich angedeutet ist.

Zur Ausgestaltung des äußeren Fensterschachtprofils 6 kann ergänzt werden, daß dieses bevorzugt als Preßteil oder Tiefziehteil ausgeführt ist, natürlich ebenfalls aus Leichtmetall/Leichtmetalllegierungen, insbesondere Aluminium/Aluminiumlegierungen, wobei nach bevorzugter Lehre auch dort in Längsrichtung verlaufende zusätzliche Flansche ausgebildet sind (Fig. 8). Einer der Flansche trägt eine Klebemittelraupe 6' zur Verklebung der Türaußenbeplankung 9.

Weiter oben ist bereits darauf hingewiesen worden, daß das Seitenaufprallschutzelement 7 eine erhebliche Funktion nicht nur bei einem Seitenaufprall,

sondern auch bei einem Frontalcrash hat, indem bis zu 20 % der in Längsrichtung auftretenden Kräfte über das Seitenaufprallschutzelement 7 weitergeleitet werden. Zur Befestigung des Seitenaufprallschutzelementes 7 im Tragrahmen 1 ist bei der dargestellten Seitentür vorgesehen, daß das Seitenaufprallschutzelement 7 endseitig am Tragrahmen 1 mit Konsolen 14 befestigt, insbesondere angeschweißt ist. Fig. 3 zeigt die Anbindung des Seitenaufprallschutzelementes 7 links oben in Fig. 2, Fig. 7 zeigt die Anbindung des Seitenaufprallschutzelementes 7 rechts unten in Fig. 2. Man erkennt jeweils die Konsolen 14. Zwei längs zum Seitenaufprallschutzelement 7 verlaufende Schweißnähte fixieren das Seitenaufprallschutzelement 7 an den Konsolen 14, die ihrerseits wieder am Tragrahmen 1 angeschweißt sind. Das wird nachfolgend noch etwas näher erläutert.

Das in Fig. 1 dargestellte Ausführungsbeispiel einer vorderen Seitentür zeigt am Scharnierträger 2 obere und untere Scharnierverstärkungsplatten 15, die ebenfalls aus Leichtmetall/Leichtmetalllegierungen, insbesondere aus Aluminium oder einer Aluminiumlegierung bestehen. Diese sind insbesondere durch punktuell Schweißen an diesen Stellen befestigt. Sie nehmen die erheblichen Kräfte auf, die durch die Scharniere hier in den einteiligen Tragrahmen 1 eingeleitet werden müssen. Das dargestellte Ausführungsbeispiel zeigt in Fig. 3 und Fig. 4 die Ausrüstung der Scharnierverstärkungsplatte 15 mit bereits eingepreßten, galvanisch beschichteten Stahlmuttern 16, die der Anbringung von Verbindungsschrauben dienen.

Im dargestellten Ausführungsbeispiel ist nun vorgesehen, daß an der vorderen Seitentür das Seitenaufprallschutzelement 7 vom Scharnierträger 2 zum Schloßträger 3 abfallend oder waagerecht verläuft und daß hier die obere Scharnierverstärkungsplatte 15 L-förmig ausgeführt und mit dem freien L-Schenkel direkt mit dem hier befindlichen Ende des Seitenaufprallschutzelementes 7 verschweißt ist (Fig. 3). Die Scharnierverstärkungsplatte 15 mit ihrem freien L-Schenkel bildet so die Konsole 14.

Demgegenüber wäre bei einer hinteren Seitentür, bei der das Seitenaufprallschutzelement 7 vom Scharnierträger 2 zum Schloßträger 3 hin ansteigend oder waagerecht verläuft, die untere Scharnierverstärkungsplatte 15 L-förmig

ausgeführt und mit dem freien L-Schenkel direkt mit dem hier befindlichen Ende des Seitenaufprallschutzelementes 7 verschweißt.

5 Dargestellt ist in Fig. 3 und Fig. 5 im übrigen noch das Fensterführungsprofil 10 und die Fensterscheibe 17.

10 Die Luftspalte zwischen den Anlageflächen der Scharnierverstärkungsplatten 15 und der großflächigen, die Hohlkammern 12 ausbildenden Scharnierverstärkung 11a werden vor der Durchführung einer beide verbindenden Punktschweißung vorzugsweise mit Hilfe eines speziellen Klebers flächig gefüllt, so daß die Bauteile auch miteinander verklebt sind.

15 Die Steifigkeit der Leichtbautür insgesamt wird wesentlich dadurch erhöht, daß der Fensterrahmen 8 hochwirksam und steif mit dem Tragrahmen 1 verbunden wird. Dazu ist im dargestellten und bevorzugten Ausführungsbeispiel vorgesehen, daß der Fensterrahmen 8 sich endseitig bis vor das vordere und hintere Ende des inneren Fensterschachtprofils 5 erstreckt und dort mit dem Fensterschachtprofil 5 verschweißt ist. Dadurch taucht der Fensterrahmen 8 vergleichsweise weit in den Türschachtbereich ein. Dadurch ergibt sich ein ausreichender Hebelarm, um von außen eingebrachte Biegemomente 20 wirksam in den Türrahmen 1 abzuleiten. Das dargestellte Ausführungsbeispiel (Fig. 6) zeigt dabei bei der Schloßverstärkung 11b noch einen zusätzlichen, sich nach oben erstreckenden Rahmenansatz 19, der zur Verschweißung mit dem hier befindlichen Ende des Fensterrahmens 8 dient. Fig. 6 zeigt, wie tief hier der Fensterrahmen 8 in den Türschachtbereich eingetaucht ist, man kann die Lage dieses Schnittes anhand von Fig. 2 nachvollziehen. Damit wird der Angriffspunkt für die Kräfte nahe an die Schloßposition herangeführt.

25 30 Bereits oben ist darauf hingewiesen worden, daß erfindungsgemäß die großflächigen Elemente der Leichtbautür mit geringer Blechdicke ausgeführt werden, daß aber in bestimmten Bereichen Verstärkungs- und Anschlußbleche 11 hinzugefügt und befestigt werden.

35 Fig. 1 zeigt insoweit weiter, daß der Fensterrahmen 8 an der Seite des Schloßträgers 3 durch ein langgestrecktes Rahmenverstärkungsteil 11d verstärkt ist. Es handelt sich um ein Preßteil oder Tiefziehteil aus dünnwandigem Leicht-

metallblech (Leichtmetall, Leichtmetalllegierung, insbesondere Aluminium, Aluminiumlegierung). Die Verbindungstechnik ist hier wie in den meisten Fällen eine Schweißverbindung. Bei dem dargestellten Ausführungsbeispiel ist übrigens ferner vorgesehen, daß das Rahmenverstärkungsteil 11d auch mit dem äußeren Fensterschachtprofil 6 durch Schweißung verbunden ist.

Das in Fig. 1 dargestellte Ausführungsbeispiel einer vorderen Seitentür zeigt ferner, daß das hier dargestellte Rahmenverstärkungsteil 11d ein oberes Winkelstück 20 des Fensterrahmens 8 integriert. Bei einer hinteren Seitentür könnte beispielsweise eine Abdeckung integriert sein, die einen Teil der B-Säule überdeckt.

Fig. 1 und Fig. 2 zeigen im Zusammenhang, daß hier am Tragrahmen 1, nämlich in Verlängerung des Scharnierträgers 2 oberseitig oberhalb des Fensterschachtprofils 6 ein Spiegeldreieck 22 ausgebildet ist. Ein weiteres, außenliegendes Spiegeldreieck 11c verstärkt partiell den Anbindeknoten eines Spiegels unter Verbindung mit dem Fensterrahmen 8, vorzugsweise durch Schweißung.

Fig. 1 und 2 zeigen weiter, daß der Fensterrahmen 8 am Spiegeldreieck 22/11c vorbeiläuft und in eine entsprechende Aufnahme am Scharnierträger 2 bzw. an der Scharnierverstärkung 11a am Tragrahmen 1 eintritt, um dort verschweißt zu werden. Man erkennt in Fig. 1 angedeutet, wie die Relativlage der beteiligten Bauteile ist, so daß die gewünschte stirnseitige Verschweißung des Fensterrahmens 8 mit dem inneren Fensterschachtprofil 5 und dem Tragrahmen 1, insbesondere dessen Scharnierträger 2, erfolgen kann.

Eine umlaufende, in Fig. 3 bis 7 angedeutete türseitige Hauptdichtung 23 kann allseits umlaufen, eine weitere umlaufende Dichtung 24 kann karosserie-seitig angebracht sein und dann mit den inneren Dichtungsanlageflächen zusammenwirken. Die Dichtungen 23, 24 sind entspannt gezeichnet, sie werden natürlich auf das Spaltmaß zusammengedrückt.

Bei dem erfindungsgemäßen Konzept werden die Schweißnähte der Schweißverbindungen vorzugsweise als L-förmige Nähte ausgeführt, um die Steifigkeit zu erhöhen und einen Scharniereffekt zu vermeiden. Dies gilt vor

allem für die Schweißnähte der die Hauptlast tragenden verdeckten Stabwerkskonstruktion.

5 Schließlich ist bei der erfindungsgemäßen Leichtbautür sowohl eine aus Blech gepreßte Türaußenbeplankung 9 als auch eine aus Kunststoff bestehende Türaußenbeplankung 9 anbringbar. Es kann also vorgesehen sein, daß die Türaußenbeplankung 9, wie im dargestellten Ausführungsbeispiel, als Ziehteil aus beispielsweise Aluminiumblech mit einer Stärke von ca. 1,0 mm hergestellt wird und mit dem Tragrahmen 1 und dem äußeren Fensterschachtprofil 6 durch Umbördeln und Kleben verbunden ist.
10

Die Kunststoff-Alternative besteht darin, daß die Türaußenbeplankung 9 mit dem Tragrahmen 1 und dem äußeren Fensterschachtprofil 6 durch Aufschieben/Aufrasten von Nut-Feder-Verbindungen und/oder durch Clipsverbindungen verbunden ist. Hierzu darf auf den Stand der Technik im allgemeinen hingewiesen werden, der eine Vielzahl von Alternativen zeigt.
15

Der Fensterrahmen 8 der dargestellten Leichtbautür muß nicht zwingend einstückig ausgeführt sein, er kann bedarfsweise auch aus zwei miteinander verbundenen Strangpreßprofilen hergestellt sein. Das bietet sich beispielsweise dann an, wenn man im Fensterbereich einen scharfen Winkel realisieren möchte, der dann durch Gehrungsschnitte und Verschweißung der Strangpreßprofile realisiert werden kann.
20

Patentansprüche:

1. Leichtbautür für Kraftfahrzeuge

mit einem im wesentlichen U-förmigen Tragrahmen (1) aus Leichtmetall/
5 Leichtmetalllegierungen, insbesondere Aluminium/Aluminiumlegierungen,
wobei dieser Tragrahmen (1) aufweist einen einen U-Schenkel bildenden
Scharnierträger (2), einen den anderen U-Schenkel bildenden Schloßträger
(3) und einen den U-Steg bildenden Türboden (4),
mit je einem den U-förmigen Tragrahmen (1) ergänzenden inneren und äußeren
10 Fensterschachtprofil (5, 6) aus Leichtmetall/Leichtmetalllegierungen, insbesondere
Aluminium/Aluminiumlegierungen,
wobei die Fensterschachtprofile (5, 6) bei in der Kraftfahrzeugkarosserie eingebauter
Leichtbautür im wesentlichen in Fahrzeuglängsrichtung ausgerichtet und endseitig mit dem
Scharnierträger (2) und dem Schloßträger (3) dauerhaft verbunden, insbesondere verschweißt sind,
15 mit einem im Tragrahmen (1), vorzugsweise diagonal verlaufend, angeordneten
Seitenaufprallschutzelement (7), das endseitig mit dem Tragrahmen (1) dauerhaft verbunden,
insbesondere verschweißt ist, wobei das Seitenaufprallschutzelement (7) als Strangpreßprofil
aus Leichtmetall/Leichtmetalllegierungen, insbesondere Aluminium/Aluminiumlegierungen,
20 ausgeführt ist,
mit einem, vorzugsweise einstückig hergestellten Fensterrahmen (8) aus
Leichtmetall/Leichtmetalllegierungen, insbesondere Aluminium/Aluminiumlegierungen,
wobei der Fensterrahmen (8) endseitig jedenfalls mit dem inneren Fensterschachtprofil
(5) dauerhaft verbunden, insbesondere verschweißt ist,
25 wobei der Tragrahmen (1) einteilig aus einem Blech mit minimaler Blechdicke,
vorzugsweise aus einem Aluminium-Walzblech, als Preßteil oder Tiefziehteil
ausgeführt ist.

30 2. Leichtbautür nach Anspruch 1, gekennzeichnet durch eine einteilige Türaußenbeplankung (9),
die mit dem Tragrahmen (1) und dem äußeren Fensterschachtprofil (6) dauerhaft verbunden ist.

3. Leichtbautür nach Anspruch 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, daß der
35 Tragrahmen (1) einen Teil des Türinnenblechs (11) flächig mit ausbildet.

4. Leichtbautür nach einem der Ansprüche 1 bis 3, dadurch gekennzeichnet, daß der Tragrahmen (1) einen die grundlegende U-Form schließenden, dem Türboden (4) gegenüberliegenden Querriegel (1") flächig ausbildet.

5

5. Leichtbautür nach einem der Ansprüche 1 bis 4, dadurch gekennzeichnet, daß die Verbindungsbereiche der verschiedenen Bauelemente, nämlich Tragrahmen (1), inneres Fensterschachtprofil (5), Seitenaufprallschutzelement (7), Fensterrahmen (8), zur Ausbildung von Tragwerksknoten räumlich zusammenfallen.

10

6. Leichtbautür nach einem der Ansprüche 1 bis 5, dadurch gekennzeichnet, daß am Tragrahmen (1) in stärker belasteten Bereichen, insbesondere im Bereich von Tragwerksknoten, Verstärkungs- und Anschlußbleche (11) angeordnet und mit dem Tragrahmen (1) durch Stanznieten, Kleben und/oder Schweißen verbunden sind.

15

7. Leichtbautür nach Anspruch 6, dadurch gekennzeichnet, daß die Verstärkungs- und Anschlußbleche (11) als Preßteile oder Tiefziehteile ausgeführt sind.

20

8. Leichtbautür nach Anspruch 6 oder 7, dadurch gekennzeichnet, daß die Verstärkungs- und Anschlußbleche (11) teilweise mit dem Tragrahmen (1) Hohlkammern (12) bilden, und zwar insbesondere am Scharnierträger (2).

25

9. Leichtbautür nach einem der Ansprüche 1 bis 8, dadurch gekennzeichnet, daß das innere Fensterschachtprofil (5) als Kasten-Strangpreßprofil, vorzugsweise mit mindestens zwei durch Stege getrennten Kammern, ausgeführt ist.

30

10. Leichtbautür nach einem der Ansprüche 1 bis 9, dadurch gekennzeichnet, daß das innere Fensterschachtprofil (5) exakt gerade ausgebildet ist.

35

11. Leichtbautür nach einem der Ansprüche 1 bis 10, dadurch gekennzeichnet, daß das innere Fensterschachtprofil (5) mit mindestens einem in Längsrichtung verlaufenden zusätzlichen Flansch ausgebildet ist.

12. Leichtbautür nach einem der Ansprüche 1 bis 11, dadurch gekennzeichnet, daß das äußere Fensterschachtprofil (6) als Preßteil oder Tiefziehteil ausgeführt und, vorzugsweise, mit mindestens einem in Längsrichtung verlaufenden zusätzlichen Flansch ausgebildet ist.

13. Leichtbautür nach einem der Ansprüche 1 bis 12, dadurch gekennzeichnet, daß das Seitenaufprallschutzelement (7) endseitig am Tragrahmen (1) mit Konsolen (14) befestigt, insbesondere angeschweißt ist.

14. Leichtbautür nach einem der Ansprüche 1 bis 13, dadurch gekennzeichnet, daß am Scharnierträger (2) obere und untere Scharnierverstärkungsplatten (15) aus Leichtmetall/Leichtmetalllegierungen, insbesondere Aluminium/Aluminiumlegierungen, befestigt sind, insbesondere durch Schweißen befestigt sind.

15. Leichtbautür nach Anspruch 14, dadurch gekennzeichnet, daß an einer vorderen Seitentür das Seitenaufprallschutzelement (7) vom Scharnierträger (2) zum Schloßträger (3) hin abfallend oder waagerecht verläuft und daß die obere Scharnierverstärkungsplatte (15) L-förmig ausgeführt und mit dem freien L-Schenkel direkt mit dem Seitenaufprallschutzelement (7) verbunden, insbesondere verschweißt ist.

16. Leichtbautür nach Anspruch 14, dadurch gekennzeichnet, daß an einer hinteren Seitentür das Seitenaufprallschutzelement (7) vom Scharnierträger (2) zum Schloßträger (3) hin ansteigend oder waagerecht verläuft und daß die untere Scharnierverstärkungsplatte (15) L-förmig ausgeführt und mit dem freien L-Schenkel direkt mit dem Seitenaufprallschutzelement (7) verschweißt ist.

17. Leichtbautür nach einem der Ansprüche 1 bis 16, dadurch gekennzeichnet, daß der Fensterrahmen (8) sich endseitig bis vor das vordere und das hintere Ende des inneren Fensterschachtprofils (5) erstreckt und dort mit dem Fensterschachtprofil (5) verschweißt ist.

18. Leichtbautür nach einem der Ansprüche 1 bis 17, dadurch gekennzeichnet, daß der Fensterrahmen (8) sich endseitig bis auf das vordere und das hintere Ende des inneren Fensterschachtprofils (5) erstreckt und dort mit dem Fensterschachtprofil (5) verschweißt ist.

5

19. Leichtbautür nach einem der Ansprüche 1 bis 18, dadurch gekennzeichnet, daß der Fensterrahmen (8) an der Seite des Schloßträgers (3) durch ein langgestrecktes Rahmenverstärkungsteil (11d) verstärkt ist.

10

20. Leichtbautür nach Anspruch 19, dadurch gekennzeichnet, daß das Rahmenverstärkungsteil (11d) als Preßteil oder Tiefziehteil aus Leichtmetall/ Leichtmetalllegierungen, insbesondere Aluminium/Aluminiumlegierungen, ausgeführt und mit dem Fensterrahmen (8) durch Schweißung verbunden ist.

15

21. Leichtbautür nach Anspruch 20, dadurch gekennzeichnet, daß das Rahmenverstärkungsteil (11d) auch mit dem äußeren Fensterschachtprofil (6) verschweißt ist.

20

22. Leichtbautür nach einem der Ansprüche 19 bis 21, dadurch gekennzeichnet, daß in das Rahmenverstärkungsteil (11d) ein oberes Winkelstück (20) des Fensterrahmens (8) integriert ist.

25

23. Leichtbautür nach einem der Ansprüche 1 bis 22, dadurch gekennzeichnet, daß am Scharnierträger (2) bzw. am Querriegel (1") oberseitig oberhalb des inneren Fensterschachtprofils (5) ein Spiegeldreieck (22) ausgebildet ist.

30

24. Leichtbautür nach Anspruch 23, dadurch gekennzeichnet, daß ein als Verstärkungs- und Anschlußblech (11) ausgeführtes Spiegeldreieck (11c) vorgesehen ist.

35

25. Leichtbautür nach einem der Ansprüche 1 bis 24, dadurch gekennzeichnet, daß die Schweißnähte der Schweißverbindungen als L-Nähte ausgeführt sind.

26. Leichtbautür nach einem der Ansprüche 1 bis 25, dadurch gekennzeichnet, daß die Türaußenbeplankung (9) als Preßteil aus Leichtmetallblech aus-

geführt und mit dem Tragrahmen (1) und dem äußeren Fensterschachtprofil (6) durch Umbördeln und Kleben, durch Schweißen und/oder durch Stanznieten paralleler Flansche verbunden ist.

- 5 27. Leichtbautür nach einem der Ansprüche 1 bis 25, dadurch gekennzeichnet, daß die Türaußenbeplankung (9) als Kunststoffformteil ausgeführt und mit dem Tragrahmen (1) und dem äußeren Fensterschachtprofil (6) durch Aufschieben/Aufrasten von Nut-Feder-Verbindungen und/oder durch Clipsverbindungen verbunden ist.

10

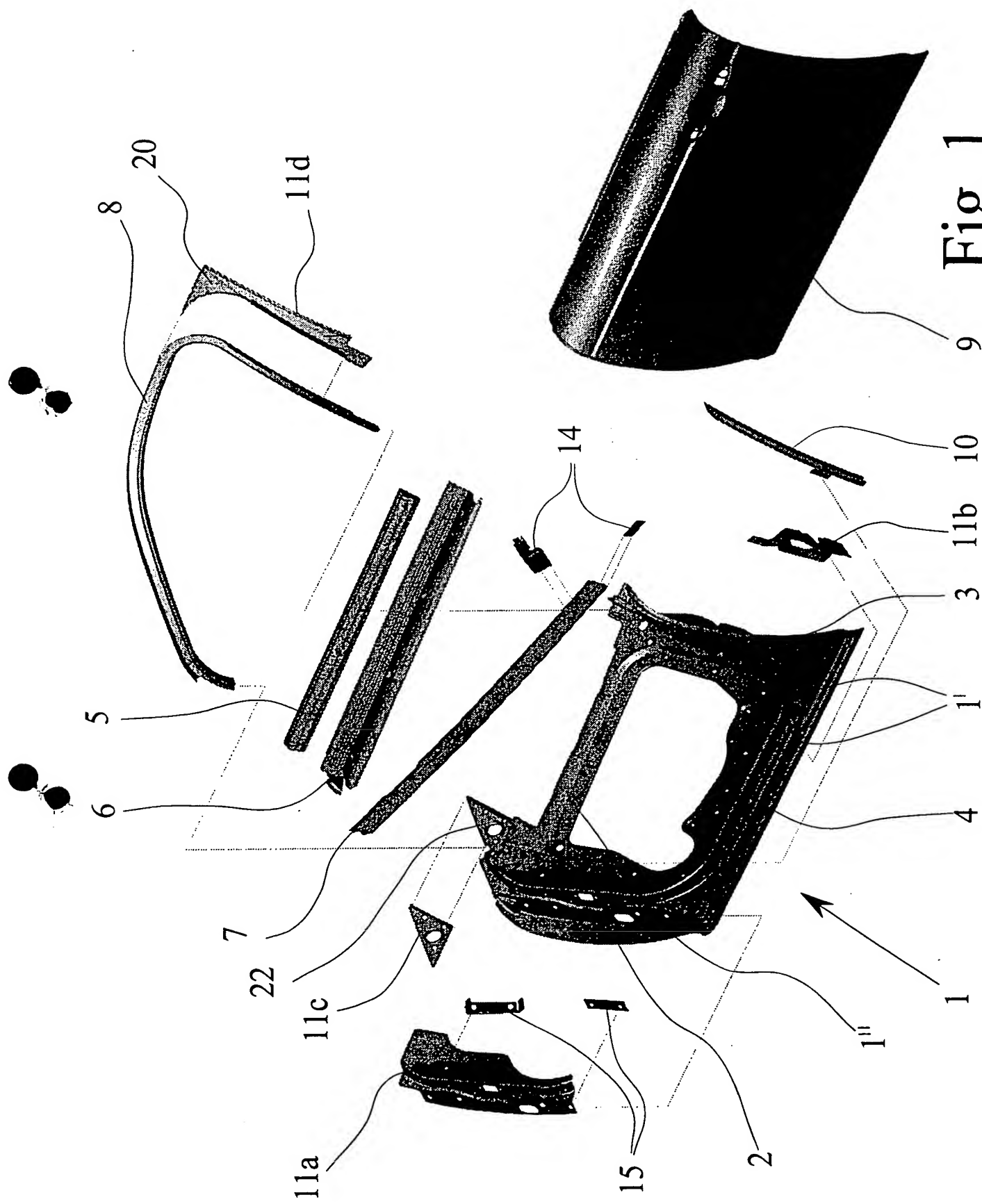


Fig. 1

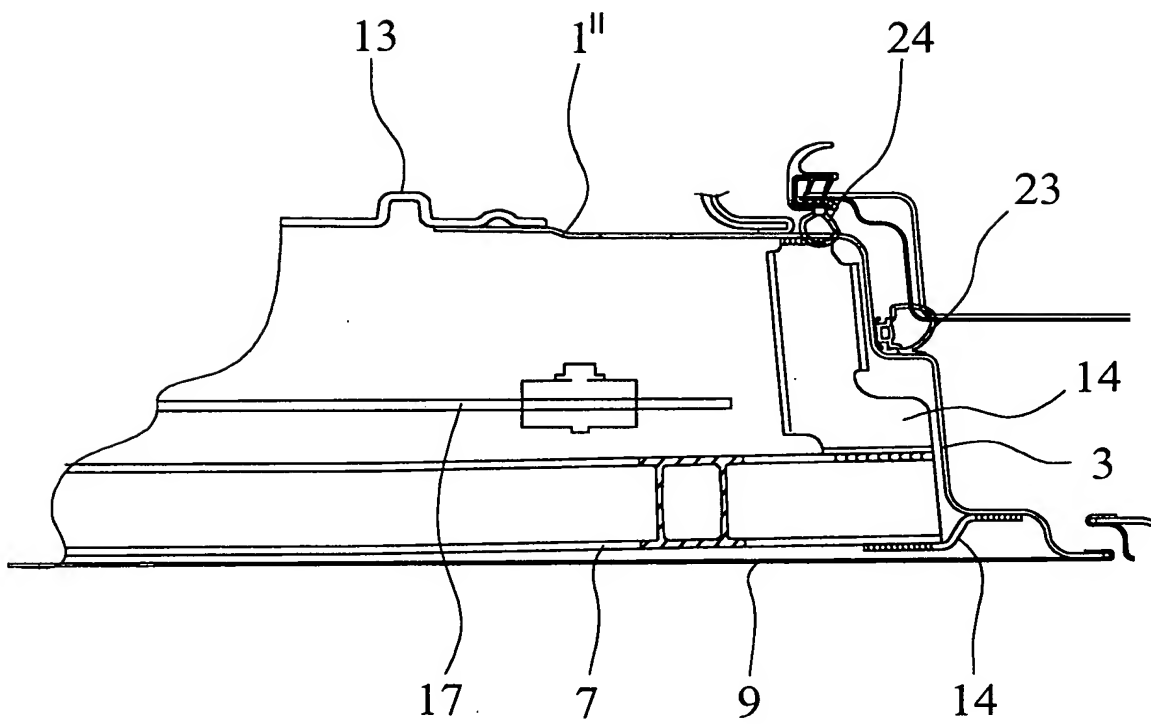


Fig. 7

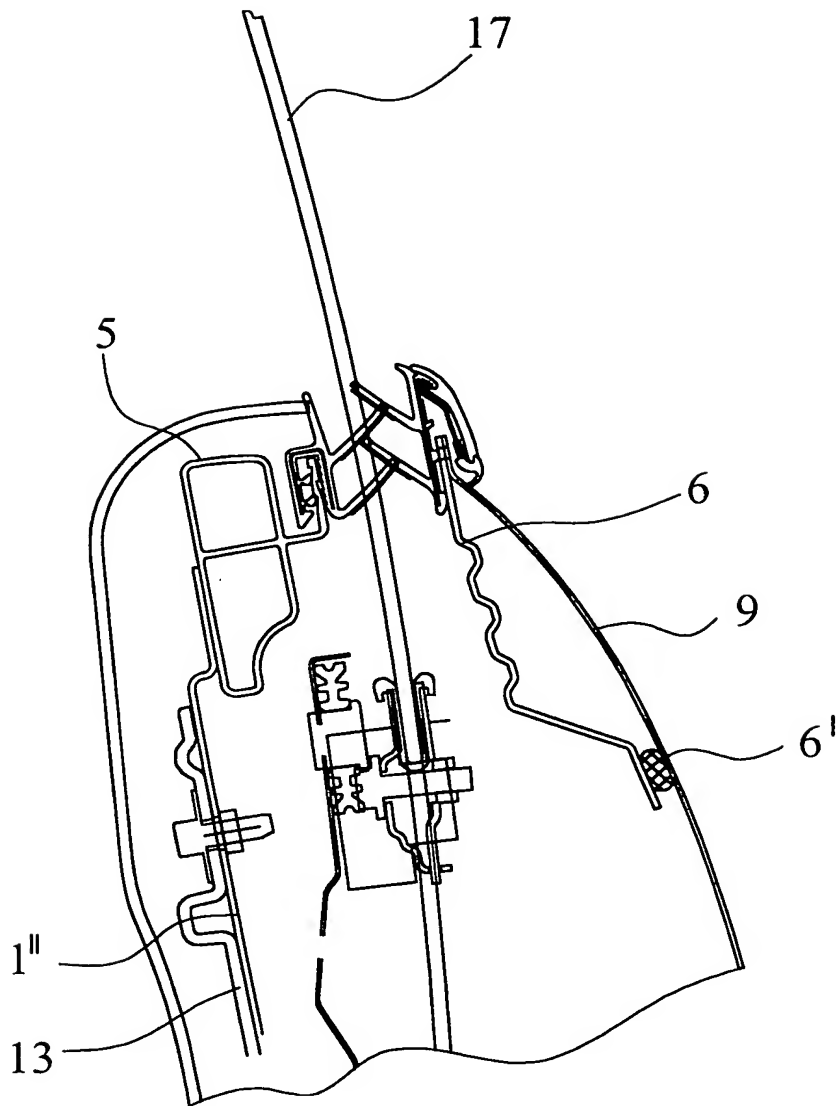


Fig. 8

Zusammenfassung:

Gegenstand der vorliegenden Erfindung ist eine Leichtbautür für Kraftfahr-
zeuge in versteckter Stabwerksbauweise. Diese zeichnet sich dadurch aus,
5 daß der Tragrahmen einteilig aus einem Blech mit minimaler Blechdicke als
Pressteil oder Tiefziehteil ausgeführt ist.

(Fig. 2)

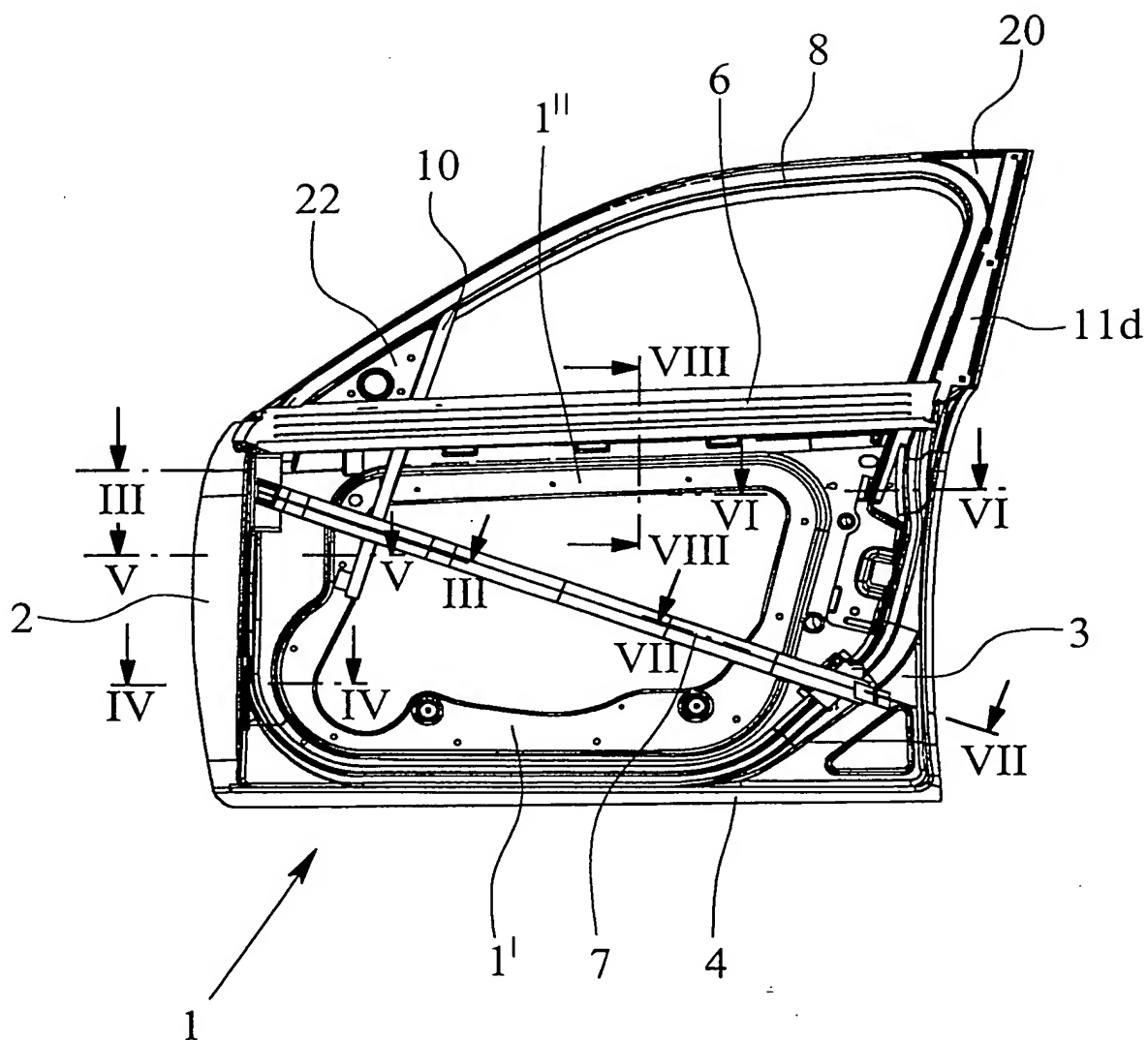


Fig. 2

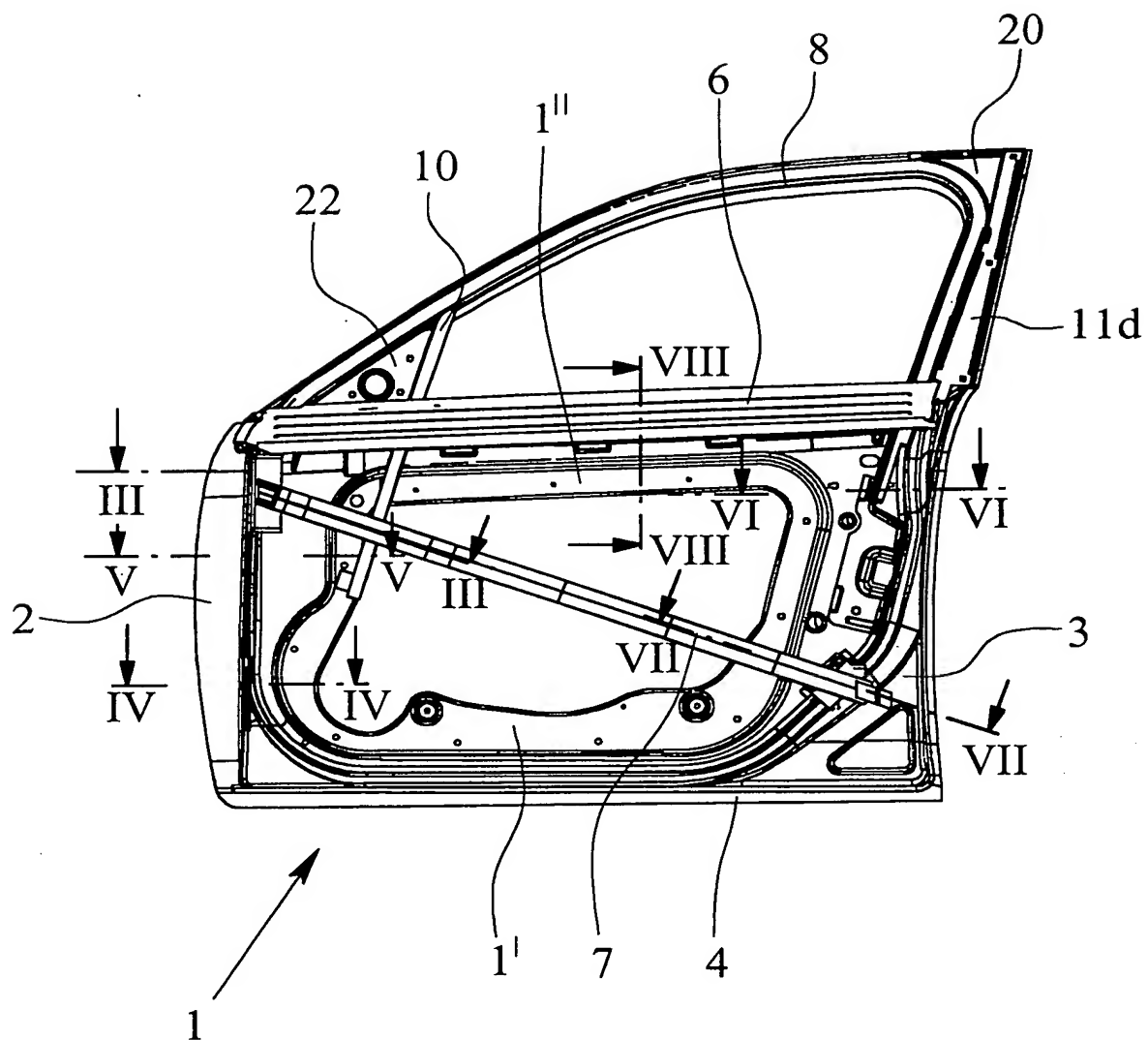


Fig. 2

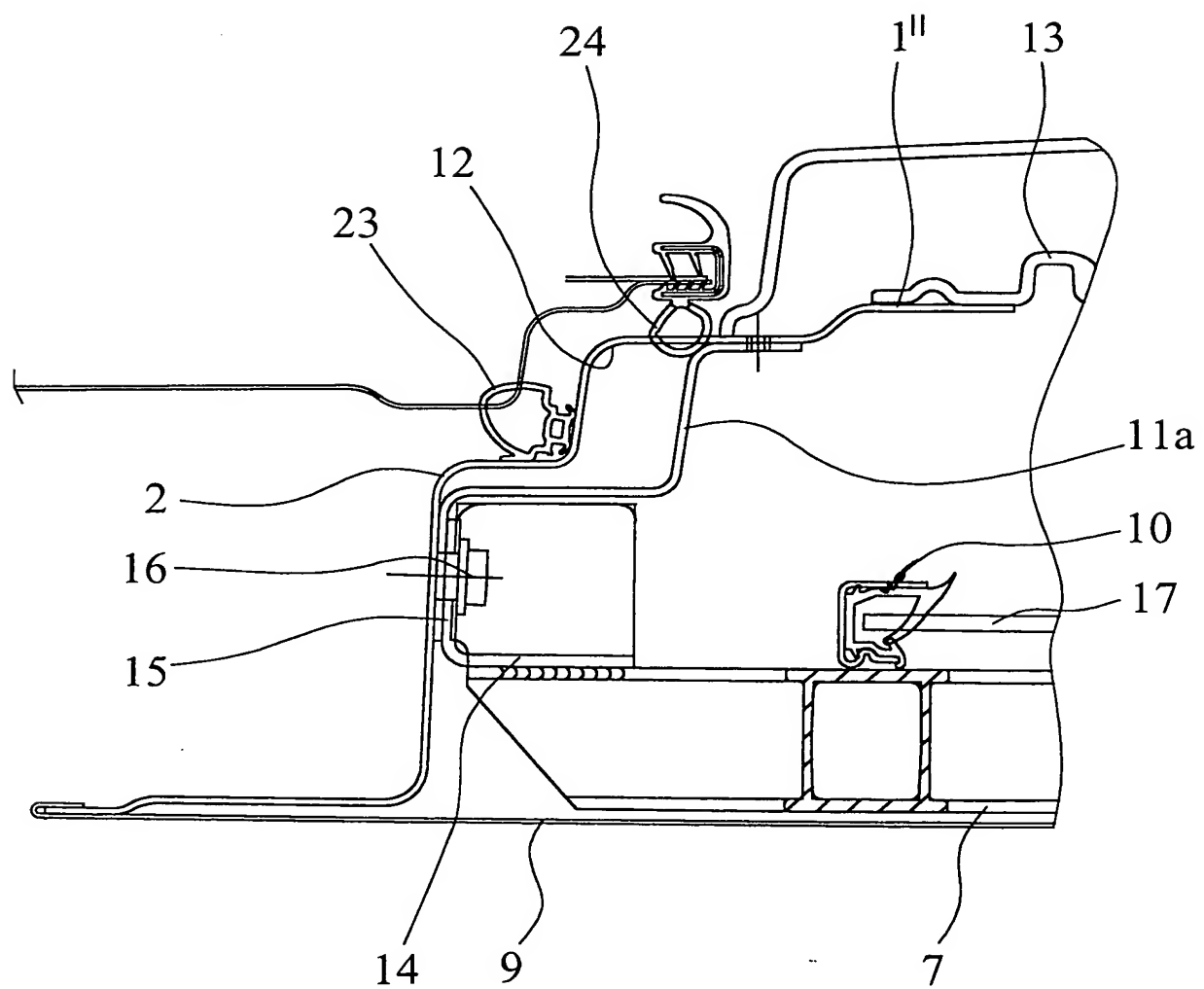


Fig. 3

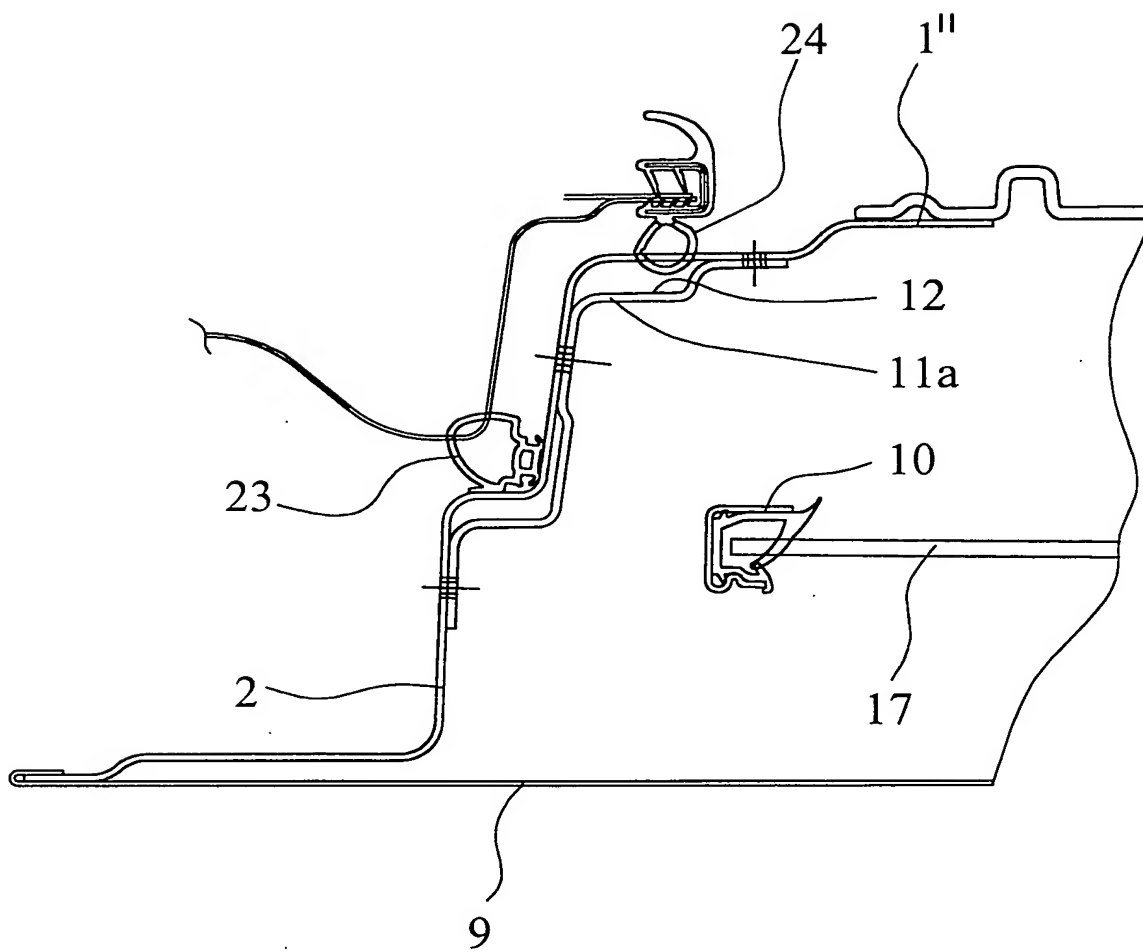


Fig. 5

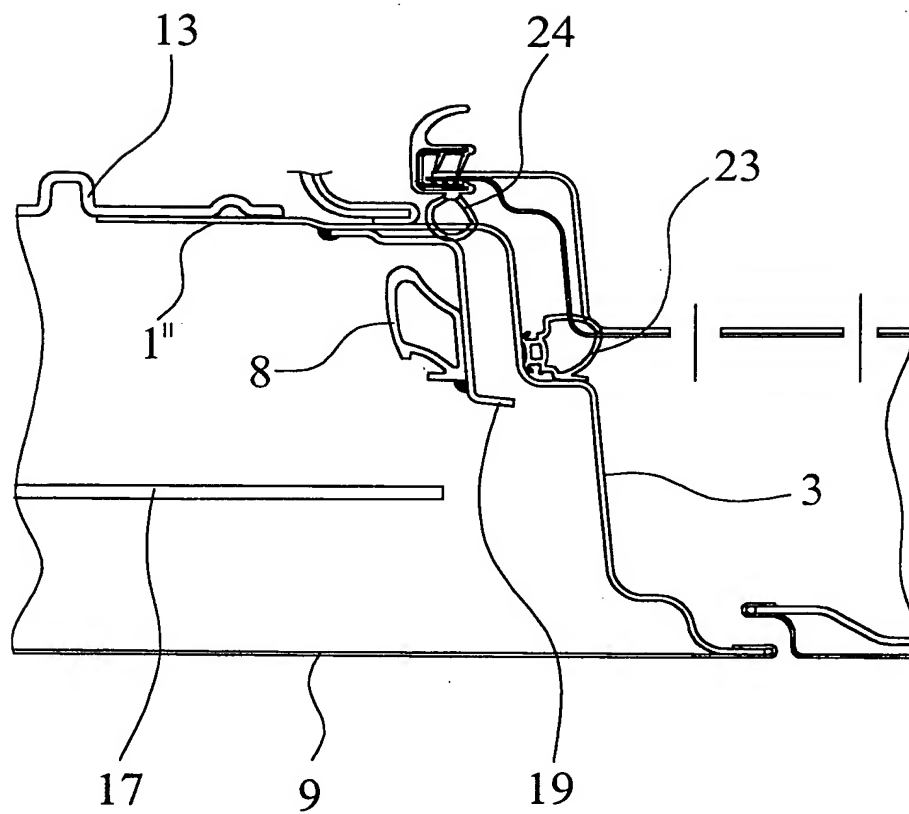


Fig. 6